SENIN

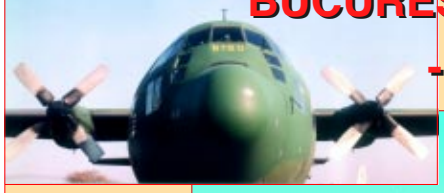
Aspect din timpul ceremonialului de învestire a generalului-locotenent Constantin Gheorghe în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Aeriene pagina 4

ŌSTRONG RESOLVE 2002Ó

ŌCOOPERATIVE KEY 2002Ó

pagina 8

NAVETA AERIANĂ BUCUREŞTI -KABUL



CASE PENTRU CADRELE MILITARE

pagina 4

pagina 7

Realizări şi proiecte ambiţioase pentru apărarea spaţiului aerian

■Misiunea aviatorilor militari români în Afganistan a debutat cu succes

pagina 2

De la prințul Bibescu la... locotenentul Zomoniță

În ultima zi din luna ianuarie, în Franța, la Școala de Aviație Vânătoare din Tours, s-a desfășurat un ceremonial consacrat încheierii cursului de formare în domeniu a încă 12 tineri piloți. Altfel spus, a avut loc varianta festivă a brevetării celor în cauză. Printre ei s-a aflat și un român, **locotenentul Robert Zomoniță.** De fapt, locotenentul Zomoniță a fost singurul pilot străin care s-a instruit **"a l'ecole de chasse"** din Tours. El provine de la baza aeriană de la Borcea (Bărăganu), Fetești, și a fost fericitul ales pentru a se perfecționa în Armata Aerului. Spre satisfacția aviatorilor francezi și spre marea bucurie a pilotului nostru, la ceremonial a participat și comandantul său, **comandorul Liviu Burhală.** La fel, au fost de față atașatul militar român la Paris, **colonelul Dan Plăviţu,** precum și unul dintre secretarii ambasadei noastre în Franța.

Comandorul Burhală mi-a mărturisit că ceremonialul a fost absolut impresionant; oficialitățile franceze au folosit ocazia de a evoca relațiile tradițional bune dintre cele două părți și s-a concluzionat că formarea pilotului nostru este produsul continuării unor vechi și amicale legături între aviatorii militari români și francezi. Cât de vechi, vă veți întreba? Îmi vine la îndemână o situație similară petrecută cu 92 de ani în urmă. Atunci, la 10 ianuarie 1910, la Școala de Pilotaj Pau, primea brevetul de pilot prințul George Valentin Bibescu. A trecut multă vreme. Relațiile dintre aviatorii celor două țări au cunoscut înălțări și căderi.

Mulți aviatori români și-au început cariera sau chiar s-au consacrat în atmosfera de pionierat a aeronauticii din Franța. Aviația comercială română a apărut și s-a dezvoltat în tandem cu cea a Franței. În prima conflagrație mondială, aviația militară a României a fost dotată și instruită, în bună măsură, pe filiera franceză. Mai recent, industria aeronautică română a construit, sub licență franceză, elicopterele Alouette și Puma. După 1990, au apărut din nou colaborări apropiate și rodnice între Forțele Aeriene ale României și Franței. Iată o relație exemplară, care se întinde pe aproape o sută de ani, o relație care astăzi are pragmatismul necesar, dar încă mai poartă pecetea latinismului comun și a unui parfumat romantism.

În ceea ce îl privește, Robert Zomoniță a zburat, cât s-a aflat printre aviatorii francezi, 260 de ore pe trei tipuri de avioane. În final, așa cum ați înțeles, el a primit brevetul de pilot de vânătoare. Pilot de vânătoare la standardele, la exigențele Armatei Aerului. Un lucru cu totul remarcabil.

Aflu că se fac demersuri ca încă un tânăr pilot român să meargă să se instruiască în Franța. Iată că drumul deschis de prințul Bibescu în 1910 este reluat, cu succes, de tinerii aviatori militari români, la început de nou veac și mileniu. În intervalul de 92 de ani, relațiile și activitatea comună a aviatorilor din cele două țări au fost atât de ample și de diversificate încât, pentru a le prezenta, ne-ar fi necesare tomuri întregi.

Până să ne apucăm să le scriem, să-l felicităm pe Robert pentru reușita lui, să-i dorim să folosească strălucit ceea ce a învățat, iar camarazilor din Franța să le mulțumim călduros.

Comandor DUMITRU AMARIEI

Publicație editată de Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 2 (35) • FEBRUARIE – 2002

NAVETA AERIANĂ BUCUREŞTI-KABUL

Misiunea aviatorilor militari români în Afganistan a debutat cu succes

Luni, 28 ianuarie 2002, la Baza 90 Transport Aerian, activitate cu intensitate maximă în escadrila de avioane C-130 HERCULES. Noaptea a fost semialbă. Până la orele 24, când aeronava cu numărul 6166 s-a desprins de pe pista Aeroportului Internaţional Bucureşti–Otopeni.

Comandantul bazei, **generalul de flotilă aeriană Constantin Croitoru,** prezent de la primele clipe ale travaliului ce urma să se desfăşoare pe aerodrom încă de dimineaţa, mai avea, la miezul nopţii, puterea să se afle acolo unde era nevoie de îndrumarea şi ordinul său, gata mereu să dea o informaţie companiei de ziarişti care, la ora "H", număra peste 45 de pixişti, reportofonişti, comentatori, cameramani, fotoreporteri etc. Şi, poate era pentru prima dată, la o oră atât de târzie, când televiziunea naţională transmitea în direct un eveniment militar românesc de o asemenea rezonanţă internaţională.

Comandantul detaşamentului, comandorul Florin Muntiu, sub tirul... întrebărilor ziariştilor

Domnul **Sorin Encuţescu,** secretar de stat la Ministerul Apărării Naţionale, după ce mai înainte stătuse de vorbă cu o parte din cei ce plecau în misiune în Afganistan, a urcat în avion, cu câteva minute înainte de pornirea motoarelor, apoi, la scara avionului, a dat mâna cu fiecare dintre cei ce începeau, de la acea oră, o acţiune temerară. Prim-locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Ion Magdalena,** de faţă cu mult înainte la locul unde se consuma acest eveniment de mare însemnătate pentru poziţia ţării şi a armatei noastre în lume, se convinsese deja că totul este în regulă şi zborul poate începe.

În cabina piloţilor, comandantul echipajului şi al detaşamentului de zbor, **comandorul Florin Muntiu,** îşi pune casca, se consultă cu secundul, **locotenent-comandorul Ninel Grigore.** Despre ultimele operaţiuni înaintea decolării, firește, şi despre debarcarea cât mai urgentă a personalului şi descărcarea materialelor, la Kabul, pentru a lua cât mai repede cap compas spre Bucureşti pentru un nou transport.

Îl strigăm pe Muntiu pentru rămas bun. Scoate capul zâmbind şi, instantaneu, înălţăm mâinile cu degetul mare ridicat, în semn de succes, victorie, în greaua şi îndelungata misiune. Cu câteva ore înainte, le-am dat tuturor din echipaj şi din echipa tehnică ce însoţeşte avionul câte un exemplar de "CER SENIN", în care, pe două pagini, color, am prezentat, la loc de mare cinste, misiunea, pe fiecare dintre ei. A fost una din bucuriile făcute lor, familiilor, camarazilor.

L-am întrebat dacă poate compara misiunea de acum, din cadrul Forţei Internaţionale de Asistenţă de Securitate din Afganistan (ISAF) cu alta. Şi ne-a răspuns că nici o misiune nu se aseamănă cu alta. Firesc. Urma ca până la Ashabad (Turkmenistan) să piloteze el cu Grigore, timp de şase ore, iar de la locul escalei până la Kabul, două ore şi jumătate, **comandorul Florin Călin** şi **locotenent-comandorul Marian Roşca.** Viteza de zbor – 450 km/h, altitudinea – 7.000 metri.

La Kabul, fără să oprească motoarele, în maximum o oră, trebuiau să rămână cu avionul gol. În cea mai mare viteză, luptătorii din plutonul de poliţie militară, cei 12 ziarişti şi echipa tehnică, împreună cu maşinile ARO, echipamentul şi muniţia, însumând, în total, zece tone, rămâneau pe pământul zvârcolit de bombe şi obuze al greu încercatului Afganistan, care, pentru o jumătate de an, va fi, potrivit înţelegerilor, locul de muncă şi viaţă al temerarilor români.

De ce cu "motoarele pornite" se derulează toată operaţiunea? Pentru că înapoierea trebuie să fie cât mai rapidă. În orice moment, de după dealuri şi coline poate ţâşni o rachetă sau exploda un obuz. În Kabul mai toţi bărbaţii deţin arme, nu ştii niciodată de unde poate veni primejdia. "Şi când vor rămâne acolo atâtea luni, ca să execute misiuni de transport sau zboruri umanitare, decolând de pe un aerodrom sau altul, survolând zone de risc, nu va fi acelaşi lucru?" – se naşte întrebarea. Sigur că da. Cu atât mai mult pentru avionul românesc şi echipajele lui. Aflăm că vor fi şi alte C-130 în Afganistan. Din S.U.A., din Anglia, Turcia, Grecia, din alte ţări. Un motiv de încredere într-o posibilă cooperare în asigurarea disponibilităţii în cazuri de forţă majoră. Celelalte ţări, ni se spune, au însă tipuri de C-130 modernizate, cu largi posibilităţi de contracarare a acţiunilor inamicului.

Dar băieţii ştiu că nu pleacă într-o excursie, ci într-o misiune grea. Una e să pleci la Ashabad cu un AN-26, cum a mai fost Muntiu, şi alta cu "C"-ul încărcat cu armament şi muniţie, pe care să le duci la Kabul, într-o zonă fierbinte, incertă.

Avionul (inclusiv cel de rezervă), ca şi echipajele, au fost pregătite cu minuţiozitate: lucrări şi zboruri speciale, verificări peste verificări au precedat această misiune. "De două săptămâni – zice Muntiu – mă tot gândesc: oare n-am uitat ceva? Echipajele au făcut, poate, cea mai completă documentare de când se ştiu. În toate domeniile: politic, geografic, economic, social... Şi, înainte de toate, profesional, al navigaţiei aeriene după proceduri civile dar şi militare".

Muntiu are 1.100 de ore la manşa avionului C-130 Hercules, din totalul de 5.200 câte a zburat până acum. Este un veteran al zborului pe acest tip de avion. Şi foarte stăpân pe el. De aceea, la o întrebare a unei ziariste dacă nu îi este cumva frică, răspunde foarte calm, sincer, fără nici o reţinere: **nu.** "De ce şi de cine să-mi fie sau să ne fie frică?" Aşa le-a spus şi celor ce urmau să plece cu el în mult aşteptatul şi comentatul zbor spre Kabul, unii dintre ei urcaţi pentru prima dată într-un avion. "Atâta timp cât noi, echipajul, nu ne temem de nimic, nici dumneavoastră să nu aveţi reţineri. Totul este pus la punct, nu există nici un risc, traiectul de zbor este foarte sigur".

Precizia şi rapiditatea îmbarcării, o chestiune de forţă. Şi nu numai...

Cu câteva clipe înainte, în virtutea unor relaţii mai camaradereşti ce s-au înfiripat între noi de-a lungul anilor, îmi povestise, mai pe larg, despre zborurile lui din Sudan, peste întinsa Sahară, pe deasupra drumurilor de cămile, din Maroc, despre alte misiuni mai dificile. Pentru ca, la un moment dat, înainte de a ne despărţi, să-mi zică: "Ştii ceva, dacă trec cu bine şi de misiunea asta, trăiesc o sută de ani". Să te audă Dumnezeu! – îi zic cu gândul la răspunsul unui ofiţer de poliţie militară, care, întrebat de sentimentele ce le trăiesc părinţii, toţi cei apropiaţi vizavi de misiunea sa, răspundea în faţa microfoanelor: "De mândrie şi îngrijorare. Da, da, cred că sunteţi de acord cu ei!" Şi toţi cei de faţă erau.

Privind spre Kabul cu... încredere

În tot acest timp, un maistru militar clasa 1, un alt... Hercules, punea la punct ultimele elemente ale îmbarcării. Un munte de om, în al cărui piept bate o inimă de aur. El va fi sufletul tuturor operaţiunilor de îmbarcare–debarcare. Îl cheamă **Dumitru Bălan** şi este la prima sa ieşire din ţară. Are emoţii cât cuprinde. Dar va avea grijă de el. Aşa i-a spus la plecare fiul său, Mihăiţă, elev în clasa a XII-a: "Pentru că avem mare nevoie de tine, tată. Pentru că te iubim".

Şi, poate tot din aceleaşi motive, la orele 24 fix, când C-130 Hercules, încărcat la maximum, se desprindea de pe pista aeroportului Otopeni, nimeni dintre cei ce i-au condus la plecare, cea mai mare parte ziarişti, nu se grăbea să plece. Abia când luminile aeronavei s-au profilat sigure pe cer, ne-am îndreptat spre hangare. Înainte de a se întoarce, spre ieşire, cu ochii încă ţintă spre aeronavă, cineva îşi făcea semnul crucii. Iar din glasul mai multora se putea auzi: "Doamne, ajută!"

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Totul va fi bine

Soţia comandantului detaşamentului de zbor, Olivia Muntiu: "Ca soţie de militar înţeleg foarte bine că este o datorie, o obligaţie să execuţi misiunea pe care o primeşti, indiferent unde, când şi cât timp. Serviciul în armată are alte conotaţii decât în viaţa civilă. Iar ceea ce fac poliţiştii militari acolo, în Afganistan, ce fac echipajele de aviatori, în prelungirea altor misiuni executate până acum, reprezintă o parte din contribuţia pe care trebuie să şi-o aducă fiecare la integrarea ţării noastre în NATO. Aşa gândesc eu.

Soţul meu, comandorul Florin Muntiu, a mai participat luni de zile şi la alte misiuni în Maroc, în Angola, în alte ţări. Sigur, nu au durat chiar atât de mult ca aceasta, dar, oricum, m-am obişnuit, să zic aşa. Ştiţi cum este cu soţiile de aviatori, când pleacă ei în zbor. În primii 30 de ani le este mai greu. După aceea, se obişnuiesc. Bineînţeles că nu mă bucură absenţa lui, ne va fi cu siguranţă mai greu, vom munci mai mult, dar datoria este sfântă. Este profesia lui, de care suntem mândre şi eu şi fiica noastră, Mona-Suzana. Ne vom întări una pe cealaltă în acest timp. Şi ne vom mândri – mă repet – că el este acolo, alături de colegi, bine sănătos, modest, stăruitor în tot ce face. Revenirile în ţară în aceste zile pentru noi transporturi ne-au convins că totul va fi bine, până la capăt".

Zbor sigur, eficient

Primul zbor spre Kabul a decurs, în general, în condiţii foarte bune. Cele câteva formaţii verticale de nori în apropierea Ashabadului, unde s-a efectuat escala pentru alimentare, n-au pus la prea mare încercare profesionalismul echipajului.

Descărcarea tuturor materialelor, pe aeroportul din Kabul, deşi era prevăzută a fi încheiată în maximum o oră, s-a terminat într-un timp record: 12 minute. Imediat, aeronava a decolat spre Ashabad, iar de acolo spre Bucureşti–Otopeni. **Locotenent-comandorii Ninel Grigore** şi **Vasile Coman,** primul – pilot secund, iar cel de al doilea – navigator de bord, aveau să declare că programul de zbor pe întregul itinerar s-a derulat conform celor planificate.

După aproape 24 de ore de la decolarea de pe Otopeni, din noaptea de luni, 28 ianuarie, marţi, 29, la orele 23, avionul punea din nou roţile pe pistă pentru a fi încărcat cu cel de al doilea transport de oameni şi materiale, de această dată peste şapte tone. A decolat miercuri, 30 ianuarie, şi s-a înapoiat a doua zi, pe 31, la Otopeni.

Cel de al treilea transport a fost executat în zilele de 1–2 februarie, urmând ca dislocarea detaşamentului C-130 Hercules în teatrul de operaţii să aibă loc la o dată ce va fi stabilită ulterior.

România – Republica Moldova

DE LA "PODUL DE FLORI" LA "PODUL DE GHEAȚĂ"?

Un recent sondaj de opinie a reconfirmat că cvasitotalitatea populației României – aproape 90 la sută! – se pronunță în favoarea aderării țării noastre la NATO și la Uniunea Europeană. Este, practic, poziția cea mai tranșantă și cea mai consecventă față de cele două importante instituții europene, nici unul din ceilalți candidați la aderare nemaibeneficiind de o asemenea susținere. Dar, potrivit normelor aceloraşi instituții europene, pentru ca un stat să poată candida și, în final, să fie admis în NATO sau UE, el trebuie să îndeplinească anumite condiții – absolut determinante! – atât în planul politicii sale interne, cât și în planul politicii externe. În speță, să se încadreze în spiritul și litera democrației autentice și să întrețină raporturi normale, de înțelegere și bună-vecinătate, cu țările din imediata sa apropiere.

Îndeplinește, la această oră, România condițiile **de fond** pentru integrarea **de facto** și **de jure** în NATO și în Uniunea Europeană?

Nu ne propunem să răspundem la această întrebare din punctul de vedere al factorilor interni, ci ne vom axa analiza exclusiv asupra factorului extern. Iar aici, lucrurile sunt destul de complicate. Mai întâi, pentru că România are unele divergențe, și nu foarte simple, cu cel mai mare vecin al său, Ucraina: absența tratatului privind regimul frontierelor de stat; chestiunea succesiunii la defuncta Uniune Sovietică; delimitarea platformei continentale și a zonelor prin excelență economice; apartenența Insulei Șerpilor. Și nici cu Ungaria relațiile nu sunt foarte cordiale, din cauza, în principal, a neînțelegerilor legate de controversata problemă a statutului și legitimației de maghiar.

Dar, în mod paradoxal, cele mai mari probleme de natură externă România le are, acum, cu Republica Moldova! Printr-o acumulare, scăpată de sub control, divergențele București – Chișinău au atins cote alarmante, deja sesizate și taxate tăios de forurile europene și mondiale. Astfel că, de la idilicul și nostalgicul "pod de flori", care lega cele două state românești prin anii 1991–1995, s-a ajuns, în prezent, la împunsături reciproce dure, la acuzații grave... De când la Chișinău au ajuns la putere comuniștii, în frunte cu Vladimir Voronin, ales președinte al Republicii Moldova, relațiile bilaterale s-au depreciat continuu, ajungându-se la insinuări și declarații cu totul neobișnuite între state europene vecine și democratice, și cu atât mai puțin de înțeles între state legate istoricește prin origine, limbă, tradiții, aspirații fundamentale. Actualul regim de la Chișinău, reflex al unor manevre și scenarii de sorginte ex-sovietică, acuză România de... amestec în treburile interne ale Republicii Moldova, de "expansionism teritorial" și amenință fără echivoc cu retragerea ambasadorului de la București! "Pod de gheață" mai ceva ca acesta nici nu se putea!

De ce s-a ajuns, totuși, la acest trist și păgubitor impas – nu numai politico-diplomatic? Fără a absolvi total de vină autoritățile de la București, care n-au găsit nici tonul potrivit și nici argumentele cele mai persuasive pentru a aplana conflictul încă de la început, principala vină aparține puterii de la Chișinău. Mai întâi, a fost **momentul octombrie 2001,** când, la Strasbourg, într-un discurs incendiar dinainte pregătit și aprobat la Chișinău, ministrul moldovean al Justiției, Ion Morei, a acuzat **oficial** România de "expansionism teritorial" și "amestec în treburile interne ale Republicii Moldova"! Și, din păcate, ecoul acestor declarații aberante avea să ajungă chiar până la președintele Adunării Parlamentare a Consiliului Europei, lordul Russell Johnson, care, în euforia sărmăluțelor și vinului roșu oferite de "tovarășul Voronin", a cerut imperativ Bucureștiului "să nu mai cultive pretenții teritoriale asupra Moldovei"!

Mai apoi, același "exigent" și "incoruptibil" Ion Morei a suspendat senin, pe timp de o lună, activitatea principalei formațiuni parlamentare de opoziție – Partidul Popular Creștin Democrat – sub pretextul, cusut cu ață albă, că "oamenii lui Iurie Roșca" ar fi organizat, din "ordinul Bucureștiului", ample manifestări de stradă împotriva măsurii introducerii limbii ruse ca disciplină obligatorie în școala primară și a noii legi de organizare administrativ-teritoriale a Republicii Moldova, prin care se revine la forma sovietică – raioane în loc de județe! Din aceleași motive inventate, principalilor lideri ai Partidului Popular Creștin Democrat – Iurie Roșca, președinte, și Ștefan Secăreanu și Vlad Cubreacov, vicepreședinți – li s-a ridicat imunitatea parlamentară (!), iar premierul de la Chișinău, Vasile Tarlev, a transmis, furios, o **"Declarație de poziție"** premierului Adrian Năstase, în care protestează vehement împotriva "amestecului României în treburile interne ale Republicii Moldova" și respinge "cu indignare" "directivele" și "indicațiile" Bucureștiului apropo de situația actuală de la Chișinău.

Lista divergențelor româno-moldovene ar putea continua. Dar nu acesta este scopul comentariului nostru. Vrem doar să mai spunem că este mai mult decât neperformant, mai mult decât păgubitor, mai mult decât dureros ca între cele două țări vecine și, sperăm, încă prietene, să se exacerbeze neînțelegerile de moment, ofuscările personale, țâfna unora sau altora.

Sângele apă nu se face, geografia nu poate fi modificată după voia omului, suntem și vom fi pe veci vecini, iar istoria va supraviețui oricărei ambiții deșarte, oricărei provocări, oricărei măsluiri. România și Republica Moldova sunt state independente, suverane și, din păcate, temporar despărțite de un accident al istoriei (sau al oamenilor). Iar, ceea ce se întâmplă în aceste zile nu poate face decât rău, nu poate aduce decât necazuri în perspectiva integrării europene a celor două state.

NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

❖ **SUPLIMENTAREA BUGETULUI MILITAR AL S.U.A.** După cum transmite agenția **ASSOCIATED PRESS,** în cadrul unei întâlniri cu liderii democrați și republicani din Congresul american, președintele Statelor Unite, George W. Bush, a solicitat suplimentarea cu circa **48 miliarde de dolari** a bugetului apărării al S.U.A. În aceste condiții (solicitarea a fost aprobată în unanimitate!), bugetul american al apărării pe anul financiar în curs va ajunge la circa **380 miliarde de dolari.** Prin această inițiativă, Administrația de la Casa Albă urmărește acoperirea necesarului financiar pentru susținerea campaniei antiteroriste **"Enduring Freedom"** (care "înghite" circa 1 miliard de dolari pe zi!), a proiectului NMD, precum și a unei majorări salariale a personalului militar activ.

❖ **TEST NMD.** La sfârșitul lunii ianuarie 2002, Statele Unite au efectuat un nou test în cadrul programului de realizare a sistemului național de apărare antirachetă (NMD). Experimentul, încheiat cu succes, a constat – precizează **WASHINGTON POST** – în lansarea unei rachete-țintă de pe insula Point Kaena, din Arhipelagul Hawaii, și interceptarea acesteia cu un prototip de rachetă antirachetă. Lansarea rachetei interceptoare s-a făcut de pe crucișătorul american "U.S.S. Lake Erie", fiind pentru prima dată când un test NMD nu se face de pe uscat, ci de pe o navă maritimă.

❖ **PROIECTE PE TERMEN LUNG.** Recent, Federația Rusă a lansat Programul de înzestrare a Forțelor Armate până în anul 2010, din care agenția **ITAR-TASS** citează: modernizarea tehnicii de luptă și proiectarea unor noi tipuri de armament și tehnică militară pentru toate categoriile de forțe armate (avioane din generația a cincea, elicoptere multirol, submarine nucleare multifuncționale, sisteme de lovire de înaltă precizie, mijloace de comunicații și sisteme de cercetare radioelectronică); dezvoltarea fără precedent a industriei naționale de apărare, concomitent cu diminuarea până aproape de zero a achizițiilor din import (în anul în curs, pentru comenzile de stat pentru apărare au fost alocate 79 miliarde de ruble, cu 40 la sută mai mult decât în anul 2001); sporirea considerabilă a exportului în domeniul militar (în anul 2001, Federația Rusă a obținut 4,4 miliarde de dolari din exportul de armament, tehnică de luptă și tehnologie militară).

❖ **MODERNIZARE.** Oficiali militari din Belgrad, citați de agenția **TANIUG,** precizează că procesul de modernizare a înzestrării Trupelor de Apărare Antiaeriană a R.F. Iugoslavia se va derula pe parcursul a două etape și va avea ca obiective principale dezvoltarea de către industria națională de apărare a unor sisteme de detectare și lovire a țintelor, pe de o parte, modernizarea tehnicii din dotare și achiziționarea de tehnică militară super-sperformantă, pe de altă parte. Prima etapă de modernizare vizează sistemele de rachete "KUB" și "NEVA", iar cea de a doua – creșterea mobilității sistemelor "NEVA", dotarea unităților cu lansatoare de rachete de tipul "SOU 9A 310M 1-22" și rachete de tipul "SOC 9C 18M1", modernizarea complexelor pentru detectarea țintelor aeriene care zboară la mică înălțime, precum și a radarelor "P-12", "P-14", "P-18" și a sistemelor de rachete "IGLA", "STRELA-1" și "STRELA-2M".

❖ **ACHIZIȚII MILITARE.** Deputații din BUNDESTAG (Adunarea Federală a Germaniei) au votat – potrivit agenției **D.P.A.** – în favoarea unui proiect ce prevede achiziționarea a 73 de avioane militare de transport de tipul "AIRBUS A-400M" (din Franța). Aprobarea vine după ce Curtea de conturi a Germaniei criticase în termeni duri proiectul, considerându-l prea costisitor.

Agenția de știri **P.A.P.** face cunoscut că ministrul apărării al Poloniei, Jerzy Szmajdzinski, a anunțat că țara sa va achiziționa 23 de avioane de luptă de tipul "MIG-29", aflate în prezent în înzestrarea F.A.M. ale Germaniei. Acordul, în valoare de 33 de milioane euro, a fost deja încheiat și mai prevede achiziționarea a 128 tancuri de tipul "Leopard", la prețul de 24,8 milioane euro.

❖ **APLICAȚII MILITARE COMUNE AMERICANO-RUSE. VOCEA RUSIEI** informează că, în perioada 28 ianuarie – 4 februarie 2002, s-au desfășurat, pe teritoriul S.U.A., aplicații militare comune aerospațiale ruso-americane, la care au participat 130 de specialiști militari ruși și americani. Scopul exercițiilor l-a constituit antrenarea structurilor de apărare ale celor două state în vederea identificării unor lansări neautorizate de rachete balistice și interceptarea operativă a acestora. Aplicațiile s-au desfășurat în statul american Colorado, la Centrul Operațional al Comandamentului Apărării Aerospațiale a Americii de Nord (NORAD), dispus în incinta Bazei Aeriene **Peterson.** În cadrul exercițiilor comune s-au utilizat rachete și lansatoare de rachete de tipul "S-300" (rusești) și "PATRIOT" (americane).

❖ **NUMIRE ÎN FUNCȚIE.** După cum informează **RADIO KIEV,** în Ucraina s-a desfășurat, zilele trecute, ședința Colegiului lărgit al Ministerului Apărării Naționale, în cadrul căreia ministrul ucrainean al apărării, generalul de armată Volodimir Skidcenko, a prezentat generalii care au fost numiți în funcții noi. Printre aceștia se află și generalul-maior Serghei Necihaev, care a fost promovat din funcția de adjunct al Inspectorului militar principal în aceea de prim-adjunct al comandantului-șef al Trupelor de Apărare Antiaeriană a Teritoriului.

❖ **APROBARE.** Potrivit agențiilor internaționale de presă **U.P.I.** și **REUTERS,** Senatul filipinez a aprobat participarea militarilor americani (și, posibil, britanici) alături de militarii filipinezi la acțiunile armate desfășurate în sudul țării, împotriva grupării islamiste (asimilată organizațiilor teroriste) **ABU SAYYAF.** La operație vor fi angajați 650 de militari americani, dintre care 160 aparțin Forțelor Speciale. Acțiunile militare comune antiteroriste au început deja și acestea vor continua.

❖ **ACCIDENTE AVIATICE.** După cum transmite **RAIUNO,** în ziua de 27 ianuarie 2002, un elicopter militar rus de tipul "Mi-8" s-a prăbușit în Cecenia, în apropierea localității Selkovskoe, provocând moartea celor 14 persoane aflate la bord. Printre victime s-au aflat generali, colonei, precum și adjunctul ministrului de interne, generalul Mikhail Rudcenko. Nu se cunosc cauzele accidentului, ci doar faptul că aparatul efectua un zbor între localitatea cecenă Khankola și localitatea Mozdok, din Ossetia de Nord.

Agenția islamică de presă **A.I.P.** a anunțat, iar **RAIUNO** a confirmat, că un elicopter militar aparținând Forțelor Aeriene ale S.U.A. s-a prăbușit în estul Afganistanului, la circa un kilometru de aeroportul Khost. Accidentul a avut drept cauză declanșarea unui puternic incendiu la bord. Purtătorul de cuvânt al Forțelor Aeriene ale S.U.A. a precizat că din cei 24 de militari aflați la bord, 14 au fost răniți ușor, iar 4 – foarte grav.

Deși "Mi-8" este un elicopter puternic și sigur, se mai întâmplă și accidente...

La 29 ianuarie 2002, a fost învestit

NOUL ŞEF AL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

Marţi, 29 ianuarie 2002, a avut loc ceremonialul de învestire în funcţia de şef al Statului Major al Forţelor Aeriene a **generalului-locotenent Constantin Gheorghe.**

Au participat **ministrul apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu**, şi **şeful Statului Major General, generalul Mihail Popescu.**

Generalul Mihail Popescu a evidenţiat cu această ocazie profesionalismul, pasiunea şi perseverenţa cu care a lucrat generalul-locotenent Gheorghe în calitate de adjunct al şefului Statului Major General. S-a apreciat că **"linia ascendentă a reformei şi restructurării în armată"** se datorează şi modului în care şi-a făcut datoria generalul-locotenent Gheorghe.

Generalul Popescu i-a mulţumit generalului Gheorghe pentru munca desfăşurată până în prezent şi i-a urat succes în noua funcţie.

Ministrul apărării naţionale a avut o intervenţie substanţială, interesantă. Domnia sa a subliniat mai întâi semnificaţia deosebită a faptului că în Armata Română sunt numiţi, în aceeaşi zi, noi şefi la statele majore de la două categorii de forţe armate: aeriene şi navale. Şi asta **"în mijlocul procesului de restructurare, într-un an decisiv pentru primirea invitaţiei de aderare la NATO".** Acest lucru este un semn al maturităţii organismului militar, al celor care îl alcătuiesc.

Domnul Ioan Mircea Paşcu a relevat că, în contextul diminuării efectivelor şi a restructurării, Armata Română este solicitată să participe, alături de armate de renume, în diverse locuri din lume, pentru a reinstaura pacea şi stabilitatea.

"Aşa cum ştiţi foarte bine, au plecat şi băieţii noştri în Afganistan, există solicitări şi mai mari pentru participarea noastră acolo, ceea ce demonstrează un singur lucru, aşa cum a spus şi ministrul francez al apărării: atunci când intri în luptă cu cineva, înseamnă că te dai pe mâna omului acela. Deci, trebuie să ai încredere totală pentru securitatea ta în acei oameni şi acest lucru iată că se întâmplă, este singura semnificaţie pe care putem să o avem în asemenea moment.

În ceea ce priveşte efortul nostru de integrare în NATO, acesta înseamnă un singur lucru: să punem ţara în siguranţă. Nu avem altă chestiune de făcut. Şi, bineînţeles, de aici decurg o serie întreagă de alte probleme ca modernizarea, înscrierea în circuitul lumii moderne, acces la resurse, posibilitatea ca, în linişte, să ne dezvoltăm potenţialul pe care îl avem şi să-l valorificăm. Cred că, până la urmă, asta înseamnă că punem ţara la adăpost, punem ţara în siguranţă, punem ţara în securitate. Din acest punct de vedere, pot spune că lucrurile merg bine, nu trebuie să fim nici superoptimişti, dar nici pesimişti. Vreau să vă spun că se acumulează lucrurile pozitive, nu cele negative. Prin eforturile pe care le-am făcut, mai accelerate în ultimul an, ne-am câştigat dreptul de a fi apreciaţi conform proverbului "numai cine nu munceşte nu greşeşte". Dacă mai apare câte o problemă, dacă mai apar dificultăţi, lucrul acesta e privit cu înţelegere, pentru că şi munca pe care o depunem este extrem de importantă şi este evaluată ca atare. Ne-am câştigat acest drept de a căpăta înţelegere faţă de anumite dificultăţi.

Domnul general Gheorghe este unul din oamenii care a contribuit nemijlocit şi într-o foarte mare măsură, alături de colaboratorii domniei sale, la ceea ce s-a întâmplat în ultimul an când, practic, ne-am restabilit credibilitatea în ceea ce priveşte eforturile noastre. Domnia sa a participat şi participă în continuare la acest efort, la acţiunea pentru care are nevoie de tot sprijinul dumneavoastră.

FOTO: maistru militar MIHAI GHIORGHIASA

De asemenea, vreau să spun că dumneavoastră reprezentaţi categoria de forţe ale armatei poate cea mai importantă din punct de vedere al integrării. Spaţiul aerian, monitorizarea lui, apărarea lui reprezintă unele din domeniile cele mai importante şi mai sensibile pentru securitatea acestei ţări, pentru efortul nostru de integrare.

Vreau să-l felicit pe domnul general Gheorghe, să-l urez succes în activitatea pe care urmează să o desfăşoare de acum încolo.

Vreau să vă felicit şi pe dumneavoastră şi să felicit Statul Major al Forţelor Aeriene pentru munca uriaşă pe care a depus-o în realizarea obiectivelor pe care le-am atins. Nu există bucurie mai mare să vezi că peste hotare sunt oameni de calibru care te respectă pentru munca pe care o faci la tine acasă. Asta se reflectă asupra ţării".

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe a mulţumit pentru încrederea ce i s-a acordat prin numirea în funcţia de şef al Statului Major al Forţelor Aeriene, a făcut referiri la eforturile necesare realizării obiectivelor din programul de reformă şi modernizare a Forţelor Aeriene şi la valoarea deosebită a cadrelor din unităţile şi marile unităţi ale acestei categorii de forţe armate.

Apoi, noul şef al Statului Major al Forţelor Aeriene a prezentat, succint, câteva din priorităţile sale pentru perioada următoare: **1. finalizarea concepţiei de dezvoltare a forţelor aeriene; 2. întărirea capacităţii operative a unităţilor şi marilor unităţi prin accelerarea procesului de instruire; 3. folosirea eficientă a resurselor şi concentrarea acestora pentru îndeplinirea obiectivelor prioritare; 4. definitivarea procesului de modernizare structurală a forţelor aeriene; 5. reconsiderarea programelor de învăţământ şi instruire în unităţile de învăţământ, în scopul asigurării condiţiilor de îmbunătăţire a nivelului de profesionalizare.**

Generalul-locotenent Constantin Gheorghe şi-a încheiat alocuţiunea prin a asigura conducerea ministerului şi a Statului Major General că Statul Major al Forţelor Aeriene **"va continua să dezvolte programul de reorganizare şi modernizare a forţelor, astfel încât să răspundă în totalitate exigenţelor reformei armatei".**

CURRICULUM VITAE

General-locotenent Constantin Gheorghe, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

Generalul-locotenent CONSTANTIN D. GHEORGHE s-a născut la data de 25 februarie 1947, în localitatea Izvoarele, judeţul Giurgiu.

A absolvit Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu" în anul 1969, Academia de Înalte Studii Militare, în 1977, Cursul de comandanţi regiment, în 1982, Colegiul Naţional de Apărare, în 1995, Cursul de comandanţi de mari unităţi Oberammergau, Germania, 1997, Cursul de perfecţionare a limbii engleze, Borden/Canada, 1998, Colegiul NATO de la Roma, Italia, 2000.

În perioada 1969–1983 a îndeplinit mai multe funcţii, de la pilot la locţiitor de comandant, în Regimentul 67 Vânătoare-Bombardament, exceptând anii 1975–1977, când a fost student la Academia de Înalte Studii Militare.

Din anul 1983 până în 1987 a exercitat funcţia de comandant al Regimentului 49 Vânătoare-Bombardament. Apoi a fost numit instructor-şef la Divizia 70 Aviaţie. Numit locţiitor al comandantului acestei mari unităţi în 1991, preia, doi ani mai târziu, funcţia de comandant al Diviziei 70 Aviaţie, pe care o va îndeplini timp de peste doi ani.

Începând cu anul 1995 deţine succesiv funcţiile de locţiitor al comandantului şi şef de stat major al Corpului 1 Aviaţie şi Apărare Antiaeriană "Siret", pentru ca din 1997, până în anul 2000, să se afle în fruntea Corpului. În perioada 2000–2002 a fost adjunct al şefului Statului Major General pe probleme de apărare şi resurse umane.

În ianuarie 2002 a fost numit şef al Statului Major al Forţelor Aeriene.

Este pilot de vânătoare, pilot pe elicoptere, pilot-instructor, pilot de încercare. A zburat circa 2.500 ore.

O veste bună:

CASE PENTRU CADRELE MILITARE

O delegaţie a Ministerului Apărării Naţionale, condusă de **domnul Sorin Encuţescu,** secretar de stat şi şef al Departamentului pentru Relaţia cu Parlamentul, Armonizare Legislativă şi Relaţii Publice, a întreprins, în perioada 31 ianuarie – 3 februarie, o vizită în Marea Britanie, la invitaţia **domnului Paul Toal,** director general al companiei "Romanian Development & Communication UK Ltd".

Rezultatele acestei vizite au fost prezentate în cadrul unei conferinţe de presă care a avut loc pe 5 februarie, la Bucureşti.

Demersurile părţii române au vizat încheierea de contracte şi înţelegeri care, în final, să conducă la realizarea programului de construire de locuinţe proprietate personală pentru cadrele militare.

După cum este ştiut, anul trecut, domnul Encuţescu a efectuat o serie de vizite în câteva cămine de garnizoană, s-a întâlnit, în unităţi şi instituţii militare cu personal din armată care nu dispune de locuinţă. Totodată, această problemă, care frământă de zeci de ani cadrele militare, a fost ridicată domniei sale, ca şi predecesorilor, celorlalţi demnitari din conducerea Ministerului Apărării Naţionale, şi cu ocazia audienţelor.

În scopul rezolvării situaţiei ce trenează de atâta timp, la nivelul Ministerului Apărării Naţionale a fost elaborat un program temeinic, etapizat, s-a constituit o comisie care se ocupă de coordonarea acestuia. Şeful comisiei este consilierul secretarului de stat Sorin Encuţescu, **comandorul Marius Baştan,** fiul celebrului general paraşutist Grigore Baştan.

Din statisticile existente la minister reiese că până acum au fost înregistrate 10.680 de cereri pentru locuinţe. O pătrime, circa 2.500, o reprezintă solicitările pentru Bucureşti. O parte din cereri au fost făcute de cadre din sistemul Forţelor Aeriene.

Pentru desfăşurarea în bune condiţiuni a programului s-au luat măsurile necesare. Acestea au constat, în principal, în dubla reconversie: a infrastructurilor militare ce nu mai sunt folosite, ca şi a cadrelor militare care au lucrat în unităţi de construcţii şi au fost disponibilizate în procesul restructurării.

Dobândirea unei locuinţe la standarde NATO şi cu preţ mai redus s-a bucurat de o mare atenţie atât din partea celor ce urmează să le execute, cât şi a beneficiarilor. Aşa se explică şi interesul deosebit pe care l-a suscitat vizita în Marea Britanie.

În acelaşi timp, rămân opţionale şi celelalte variante în vigoare la ora actuală. Se vor finaliza locuinţele aflate în construcţie, anul trecut fiind date în folosinţă numai 190, un număr extrem de mic faţă de necesităţi. Cei care au posibilităţi îşi pot cumpăra locuinţe de pe piaţa liberă după cum, cei care întrunesc condiţiile vor primi, în continuare, compensaţia pentru chirie.

Model funcţional construit la Alba Iulia de firma SPEEDWALL – 2000. Arhitect Ioan Strejan

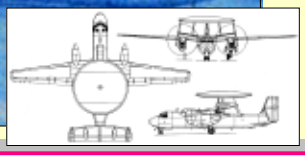
Trebuie spus că firma britanică a fost selecţionată în urma analizării ofertelor. În timpul vizitei, delegaţia militară română a participat la semnarea contractului între firma constructoare şi societatea care va fi manager de proiect. Totodată, au fost abordate problemele ce le implică realizarea programului de locuinţe în sistem privat cu reprezentanţii firmei britanice care se va ocupa de managementul proiectului şi cu cei ce deţin licenţa pentru tehnologia ce va fi folosită în construcţia caselor. Firma britanică a construit în Anglia 600 de astfel de locuinţe, are un proiect de 1.000 de case şi în China. Cele de la noi vor avea, după cum se discută acum, un confort mai mare faţă de cele britanice. Programul-pilot se va desfăşura în Ghencea, pe un fost teren de instrucţie. Intenţia Ministerului Apărării Naţionale este ca locuinţele să fie individuale, cu o parcelă de teren aferentă. Ca metodologie, va fi realizat un studiu de caz. Arhitectul este britanic şi va lucra cu asistenţi români. Locuinţele vor fi cu două niveluri (tip P+1), cu trei, patru şi cinci camere.

Proiectul este destinat întregului personal din armată, cu prioritate pentru ofiţeri. Se preconizează ca în martie să înceapă construcţiile, pentru ca în octombrie, primii beneficiari să se mute în noile case. Sistemul pilelor este exclus. Criteriile de alegere vor fi exclusiv financiare, stabilite de bancă.

Dar asupra acestor probleme vom mai reveni.

Dicţionar NATO

E-2 Hawkeye



1. **Tipul:** avion de cercetare.
2. **Primul zbor:** 21 octombrie 1960.
3. **Producţia:** NORTHROP GRUMMAN.
   - ❒E-2 A: construite 59 exemplare.
   - ❒TE-2 A: versiune de antrenament.
   - ❒E-2 B: modernizarea a 51 exemplare ale modelului E-2 A.
   - ❒E-2 C: a efectuat primul zbor la 23 septembrie 1972. Au fost comandate 211 exemplare. Până la sfârşitul anului 1999 au fost livrate 183.
   - ❒TE-2 C: variantă destinată antrenamentului.
   - ❒E-2 T: versiune îmbunătăţită a modelului E-2 B. Livrările au început în 1995.
   - ❒Hawkeye 2000: produsul unui amplu proces de modernizare a variantei E-2 C.
4. **Echipajul:** 5 membri (pilot, copilot, navigator, operator radar şi comandantul misiunii).
5. **Clienţi din NATO:** S.U.A., Franţa.

Caracteristici tehnico-tactice:

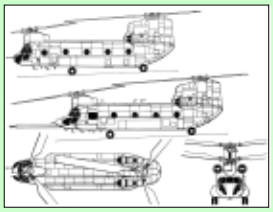
- Anvergura ..... 24,56 m;
- Lungimea ..... 17,60 m;
- Înălţimea .....5,58 m;
- Greutatea .....18.363 kg;
- Raza de acţiune, fără realimentare .....2.854 km;
- Viteza de croazieră ..... 480 km/h;
- Motoare ..... 2 x 5.100 C.P.

CH-47 Chinook

1. **Tipul:** elicopter de transport.
2. **Primul zbor:** efectuat de prototipul YCH-47A, la 21 septembrie 1961.
3. **Producţia:** BOEING (SUA).
   - ❒ CH-47 A: au fost construite 349 de exemplare. Elicopter operaţional în Vietnam, începând din 1971.
   - ❒ CH-47 B: a efectuat primul zbor în octombrie 1966. Au fost livrate 108 exemplare către armata americană, începând din 10 mai 1967.
   - ❒ CH-47 C: variantă realizată prin creşterea puterii motorului. A efectuat primul zbor la 14 octombrie 1967. Livrările către armata SUA au început în anul 1968.
   - ❒ CH-47 D: este rezultatul unui amplu program de modernizare a modelelor precedente. A efectuat primul zbor la 26 februarie 1982. Prima livrare s-a realizat la 31 martie 1982. În iunie 1999, armata SUA deţinea 433 de exemplare.
   - ❒ MH-47 D Special Operations Aircraft: elicopter destinat unor operaţiuni speciale.
   - ❒ GCH-47 D: model destinat instruirii piloţilor la sol.
   - ❒ MH-47 E: se află în dotarea forţelor speciale americane. Prototipul a zburat pentru prima dată la 1 iunie 1990. Livrările au început la 10 mai 1991.
   - ❒ CH-47 F Improved Cargo Helicopter: va fi produsul unui program de modernizare care urmează să se desfăşoare până în anul 2033.
   - ❒ Variante exportate: Chinook HC (Marea Britanie), HT 17 Chinook (Spania), CH-47 D International Chinook (Japonia), CH-47 SD.
4. **Echipajul:** 2 membri (pilot şi copilot).
5. **Clienţi din NATO:** SUA, Marea Britanie, Spania, Canada, Olanda, Grecia, Italia.

Caracteristici tehnico-tactice (CH-47SD):

- Lungimea ..... 30,14 m;
- Înălţimea ..... 5,70 m;
- Diametrul elicelor.....18,29 m;
- Greutatea ..... 11.550 kg;
- Greutatea maximă la decolare ..... 24.494 kg;
- Raza de acţiune ..... 1.207 km;
- Viteza de croazieră ..... 259 km/h;
- Motoare ..... 2 x 3.750 C.P.

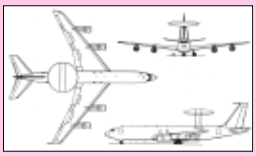


E-3 Sentry

1. **Tipul:** aeronavă de cercetare, comandă şi control (AWACS).
2. **Producţia:** BOEING (S.U.A.).
   - ❒ E-3 A: au fost produse 24 de exemplare. Prima livrare către forţele aeriene americane a avut loc la 24 martie 1977. Livrările către NATO s-au desfăşurat între 22 ianuarie 1982 şi 25 aprilie 1985.
   - ❒ E-3 B: versiune realizată prin modernizarea aparaturii de bord. Primul exemplar a intrat în înzestrarea forţelor aeriene americane la 18 iulie 1984.
   - ❒ E-3 C: este rezultatul unui program de modernizare început în 1984.
   - ❒ E-3 D: model aflat în înzestrarea forţelor aeriene britanice. A efectuat primul zbor la 5 ianuarie 1990. Livrările au început în septembrie 1990.
   - ❒ E-3 F: variantă destinată forţelor aeriene franceze. Livrările au început în octombrie 1990.
3. **Echipajul:** 20 de membri (pilot, copilot, navigator, operator radar şi 16 specialişti AWACS).
4. **Clienţi din NATO:** S.U.A., Marea Britanie, Franţa.

Caracteristici tehnico-tactice:

- Anvergura ..... 44,42 m;
- Lungimea ..... 46,61 m;
- Înălţimea ..... 12,73 m;
- Greutatea maximă .....51.953 kg;
- Viteza maximă .....853 km/h;
- Autonomie de zbor .....11 h;
- Raza suprafeţei suprave gheate .....370 km;
- Motoare ..... 4 x 93,4 KN.



Nu pierdeţi, în numărul următor:

- Eurofighter
- F-4 Phantom
- F-5 Tiger

Situaţia aeronavelor prezentate în numerele precedente:

- Nr. 7/2001: An-24, An-26, An-28;
- Nr. 9/2001: AH-1 Cobra, A-7 Corsair, A-10 Thunderbolt, An-30;
- Nr. 10/2001: A-129 Mangusta, AH-64 Apache, AS-532 Cougar, Alpha Jet;
- Nr. 11/2001: B-1 B Lancer, B-2 Spirit, B-52 Stratofortress;
- Nr. 12/2001: C-17 Globemaster, C-130 Hercules, C-160 Transall.

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Profiluri în mişcare

Prezenţe permanente pe aeroporturi, maiştrii militari şi subofiţerii sunt piese de rezistenţă în complexul angrenaj ce conferă zborurilor siguranţă, precizie. Aportul lor la buna desfăşurare a vieţii în unităţile de aviaţie, deşi destul de consistent, trece, adesea, mai puţin observat. Iată de ce, am încercat să-i surprindem pe câţiva dintre ei în ipostazele datoriei.

Asistenţă tehnică la... înălţime

VETERANUL

Plutonierul-adjutant Stelian Alecu, transmisionist, specialist clasa 1, are o experienţă de 17 ani, în aceeaşi unitate. Au venit mulţi, au plecat destui, el a rămas să deservească activitatea de zbor pe aerodrom, fie că aceasta avea loc ziua, sau noaptea, fie vara, de fierbea sângele-n tine la zebră, sau iarna, ca atunci când l-am cunoscut, sub gerul aspru din primele zile ale lui ianuarie.

N-apucă să stea bine jos că iar îl strigă conducătorul zborului: "Alecule, opreşte, domnule, bâzâitul ăsta din staţie că nu mai înţeleg nimic!" Şi Alecu sare ca ars, chiar dacă uneori o face de pomană, că tehnica e veche, nu mai are fineţe, fiabilitate, i-au ruginit legăturile. Ca să fie sigur că se apleacă cineva cu răspundere asupra ei, când o duce la reparat, nu se dezlipeşte de ingineri şi tehnicieni. Fură şi el ce poate din meserie ca să şurubărească, la rându-i, când... obosesc sau o iau razna electronii.

Aşa ne vorbeşte despre el, ca şi despre ceilalţi subofiţeri din subordine, **maiorul Marian Nicolae,** comandantul companiei transmisiuni şi radionavigaţie aero.

Nea Alecu le povesteşte celor mai tineri şi ce înseamnă să-ţi iubeşti meseria, unitatea care-ţi este ca a doua familie.

"DOCTORUL"

Ion Valentin este **plutonier-major,** ditamai comandantul de pluton mijloace vizuale. Deci nu asistent medical sau altceva pe la infirmerie, cum ar induce titlul. Nu, el este doctor în mânuirea proiectorului, a farului luminos cu sclipiri, a balizajului. Repartizat din şcoală aici, la Boteni, speră să iasă la pensie tot din acest loc. N-a scăpat exerciţiu, aplicaţie la care să nu fie prezent. A participat la zborurile de la munte, de la mare, din Deltă. Vreo doi ani a îndeplinit şi funcţia de meteorolog, şi a făcut-o cu laude. Nu există tehnică de navigaţie sau transmisiuni căreia să nu-i cunoască tâlcurile, "chichiţele", cum zice domn' maior. Şi despre el, ca şi despre ceilalţi, spune că este mâna lui dreaptă. Dar câte mâini are, frate, maiorul?

MANAGERUL

Acelaşi grad poartă pe epoleţi şi **Gheorghe David.** O vreme a fost comandant de pluton, apoi, a îndeplinit funcţia de comandant de companie. Funcţie de ofiţer. Şi s-a descurcat de minune. Bun administrator al averii companiei, a fost, ce-i drept, pentru scurtă vreme, şi un foarte bun manager. A venit instruit de la baza aeriană de la Caransebeş. Ştie când să acţioneze, la moment. Odată, a căzut reţeaua. El a decuplat-o imediat şi a trecut pe grupul electrogen. Toate elicopterele erau atunci în aer, aflate într-un moment important al îndeplinirii misiunii.

INSTRUCTORUL

Nicolae Decu este **maistru militar principal.** Este aici de când fiinţează unitatea. Domnul maior nu vrea să audă vreodată de pensionarea lui. Toată recepţia tehnicii de transmisiuni din baza aeriană el a făcut-o. Şi a făcut-o foarte bine. Este un priceput instructor pentru subofiţeri. Îi învaţă meserie. În transmisiuni sol-aer mai ales, fiindcă în şcoală nu se merge, la amănunt, la specific.

Atât de mult îl apreciază maiorul Nicolae, încât este în stare să se pună pe el într-o poziţie critică, dar pe maistru sub nici o formă: "Mie pot să-mi reproşez multe lucruri, dar lui nu. Şi el a îndeplinit, prin cumul, funcţia de comandant de companie doi ani. De la el am luat eu în primire comanda. Fără nici o lipsă în gestiune. Are o temeinică pregătire profesională şi un grad de disciplină ridicat". Maistrul militar, la fel de bine ca şi un ofiţer, a ştiut să le insufle oamenilor simţul datoriei. Şi, întrucât la serviciul de transmisiuni nu este asigurată încă funcţia de ofiţer trei, tot maistrul o îndeplineşte.

Oameni de ispravă are maiorul Marian Nicolae în subordine!

CAMARAZII

Maiştrii militari clasa 1 Mircea Cristea şi **Laurenţiu Ene** ne-au fost creionaţi de **locotenent-comandorul Adrian Constantinescu.** Îi cunoaşte foarte bine pe amândoi, făcând parte din aceeaşi escadrilă de elicoptere IAR 330 SOCAT, unde Constantinescu ocupă funcţia de navigator. Cristea este mecanic de bord pe numărul 56, Ene pe 101. Ambii cunosc foarte bine aeronava, cu toate complicatele ei agregate şi instalaţii. S-au remarcat în multe situaţii, dar două dintre ele par mai interesante. La o aplicaţie în Bulgaria, COOPERATIVE KEY 2001, Cristea a reuşit ca în două minute să amenajeze cala elicopterului altfel decât era iniţial pentru îmbarcarea răniţilor şi a asesorilor francezi care au rămas impresionaţi de ingeniozitatea şi rapiditatea tehnicianului român. Ene, care este şi un foarte fin cunoscător al limbii engleze, s-a remarcat într-o situaţie petrecută în timpul antrenamentelor pentru zborul de la parada de 1 Decembrie. La un moment dat a apărut o scădere de tensiune la bord, din cauza unei anomalii petrecute la regulatorul de tensiune şi pilotul automat s-a decuplat. Dacă a durat o secundă–două şi Ene, pe faţă, de parcă numai acolo se uita, l-a cuplat imediat astfel încât balansul elicopterului a fost, practic, insesizabil.

PETRE BÂNĂ

OGLINDA RETROVIZOARE

Anotimpul rece a cauzat dintotdeauna foarte multe probleme conducătorilor auto. Deşi este cunoscut că, pe timpul iernii, când carosabilul este adesea umed, înşelător, viteza de drum trebuie adaptată permanent la condiţiile de trafic, sunt încă mulţi care nesocotesc acest imperativ. Iar atunci când comit accidente de circulaţie, dau vina pe... ghinion! La originea necazurilor se află însă nesăbuinţa celor aflaţi la volan, cum se poate constata şi din cele două cazuri pe care vi le prezentăm în acest număr.

CAPUL FACE, CAPUL TRAGE...

Locotenent-comandorul Ilie Burgui se deplasa din localitatea Bolintin Deal spre Bucureşti, cu autoturismul său Dacia 1410. În loc să reducă viteza până la evitarea oricărui pericol, cu atât mai mult cu cât intra într-o localitate, ofiţerul a apăsat grăbit, pedala de acceleraţie şi a derapat. Scăpând controlul volanului, şoferul s-a speriat şi Dacia sa a intrat în coliziune cu un autoturism Cielo, care se deplasa regulamentar. În urma impactului, acesta a intrat, la rândul lui, în coliziune cu un alt autoturism Dacia 1310. Curat carambol! În afara maşinilor deteriorate, o femeie, aflată în autoturismul Dacia 1310, a fost rănită. Acum, locotenent-comandorul este bun de plată.

Un alt caz, oarecum asemănător, dar cu urmări mult mai grave, îl are ca autor pe **sergentul-major Dragoş Georginel Poteraş.** Împreună cu colegul său, **sergentul-major Ionel Colniceanu,** se întorceau, la unitate din permisie. Pe raza unei localităţi, pe un carosabil plin de zăpadă şi deosebit de alunecos, autoturismul Dacia 1310, condus de **Poteraş,** a derapat şi s-a izbit de un autotren care circula regulamentar, din sens opus. Forţa impactului a fost atât de mare, încât cei doi subofiţeri au fost grav răniţi, alegându-se cu traumatism cranio-cerebral, şoferul, şi comoţie cerebrală şi alte răni – pasagerul.

Trist, dar adevărat, ca în cunoscutul proverb: Capul face, capul trage. Dar când este vorba şi de capul altuia, parcă situaţia e mult mai dramatică.

Locotenent-colonel ing.
ION GURGU

PRIMUL RADIOTELEGRAFIST NAVIGANT AL FORŢELOR AERIENE ALE ROMâNIEI

GHEORGHE ENESCU (1891–1966)

A văzut lumina zilei la 30 octombrie 1891 în comuna Gura Vitioarei, judeţul Prahova. După absolvirea liceului "Petru şi Pavel" din Ploieşti, continuă studiile tehnice în Germania.

La 6 decembrie 1912 intră voluntar în Marina Militară, fiind îmbarcat pe un crucişător, ca telegrafist. Ia parte la campania din 1913. Pentru faptele sale de arme, este decorat cu medalia "Avântul Ţării" şi avansat la gradul de sergent.

Se distinge din nou în timpul primului război mondial, când este înaintat la gradul de plutonier şi decorat cu "Crucea Comemorativă a Războiului 1916–1918", cu două barete.

Continuă activitatea în Marina Militară până în anul 1931, când este mutat, la cerere, la Flotila Aviaţiei de Luptă.

La 26 iunie 1931, pentru calităţile sale profesionale deosebite, primeşte Brevetul nr. 1 de radiotelegrafist navigant în Aviaţia Militară. Zboară în echipajul avionului "România", un trimotor Junkers 52, avion ultramodern pentru acele timpuri.

Ia parte, în Polonia, la un concurs cu caracter militar unde, evidenţiindu-se, la 21 iulie 1933, primeşte, pentru locul I, pe care l-a obţinut, decoraţia "Marea Cruce" pentru merit, prima decoraţie de acest fel acordată de Aviaţia Militară Poloneză unui militar străin.

Fiind şi posesorul brevetului de aptitudine ca operator radiotelegrafist la bordul avioanelor civile, este solicitat de Principele George Valentin Bibescu, care-l include în echipajul avionului său Potez 56 YR-F.A.I. cu care, avându-i ca piloţi pe Gheorghe Bănciulescu, apoi pe Bâzu Cantacuzino şi Ion Culluri, întreprinde o serie de raiduri în Europa şi Africa pentru Federaţia Internaţională de Aviaţie, al cărui preşedinte era în acea perioadă.

La serbările aeriene care au avut loc la 6 iunie 1938, pe aeroportul Băneasa, Gheorghe Enescu este decorat cu Ordinul "Virtutea Aeronautică", clasa Crucea de Aur.

Reintors în Aviaţia Militară, este numit profesor de radiotelegrafie şi instruieşte pe viitorii radiotelegrafişti de bord.

"Nea Dodică", aşa cum îl cunoşteau camarazii de zbor şi prietenii, era un om plin de optimism, hotărât şi curajos, apreciat pentru cunoştinţele sale tehnice, înconjurat cu dragoste şi respect de comandanţi şi subalterni.

Îşi încheie cariera cu gradul de maistru militar, iar în specialitate cu titlu de radiotelegrafist navigant principal clasa 1.

Fiul său, Dumitru, pilot în Escadrila 56, Flotila 1 Vânătoare, Grupul "Popişteanu", a căzut eroic în una din luptele celei de-a doua conflagraţii mondiale.

Căpitan (r) PETRUŞ BURIANU

La Secţia Rachete şi Artilerie Antiaeriene

Realizări şi proiecte ambiţioase pentru apărarea spaţiului aerian

Restructurare ❐ Operaţionalizare ❐ Integrare ❐ Modernizare

Interviu cu **colonelul Gheorghe Marin,** şeful Secţiei Rachete şi Artilerie Antiaeriene

– Vă propun, domnule colonel, să începeţi prin a defini locul şi rolul Secţiei Rachete şi Artilerie Antiaeriene în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene.

– Secţia face parte din structura Serviciului doctrină şi instrucţie, iar activitatea sa de bază vizează planificarea, organizarea şi executarea instrucţiei în unităţile de rachete şi artilerie antiaeriene. Sfera activităţilor pe care le desfăşurăm este, însă, mult mai mare, ceea ce necesită o colaborare permanentă cu toate celelalte elemente structurale ale Statului Major al Forţelor Aeriene.

– Care este conţinutul procesului de instruire în unităţile de rachete şi artilerie antiaeriene?

– Instrucţia se desfăşoară în conformitate cu Programul de instrucţie al armelor şi specialităţilor militare, potrivit dispoziţiilor şi precizărilor şefului Statului Major al Forţelor Aeriene. În unităţile noastre, finalitatea actului de instruire constă în executarea tragerilor de luptă, gen de activitate care se poate desfăşura numai în poligoane special amenajate. La ora actuală, singurul poligon destinat tragerilor cu rachete sol-aer şi artilerie antiaeriană din dotarea Armatei Române este cel de la Capu Midia. Până în prezent nu am participat la exerciţii militare cu caracter multinaţional, tragerile desfăşurându-se, de mai bine de 10 ani, exclusiv pe teritoriul României.

– În aceste condiţii, în ce măsură vizează procesul de instruire însuşirea procedeelor de lucru şi a tehnicilor de acţiune specifice NATO?

– Cred că aici se cuvine să lămurim două aspecte importante. În primul rând, procedeele de lucru şi tehnicile de acţiune sunt strâns legate de specificul tehnicii de luptă din înzestrare. Acest lucru nu înseamnă, însă, că noi ignorăm standardele militare internaţionale de instrucţie. Dimpotrivă! Avem aceleaşi obiective, numai că folosim alte modalităţi de a le atinge. În al doilea rând, mai există o diferenţă esenţială: dacă în NATO luptătorul este doar utilizator al tehnicii pe care o încadrează, la noi, în sarcina membrilor echipei de luptă intră şi întreţinerea sistemelor pe care aceştia lucrează.

– Spuneaţi mai devreme, domnule colonel, că tragerile de luptă reprezintă finalitatea procesului de instruire. În ce condiţii se desfăşoară acestea, la ora actuală?

– Într-adevăr, tragerile reprezintă corolarul activităţii de instrucţie. Modernizarea poligonului Capu Midia a fost declanşată în urmă cu câţiva ani, până în prezent fiind parcurse o serie de etape, care au vizat creşterea standardelor privind condiţiile de cazare şi hrănire, precum şi dotarea cu aparatură şi tehnică specifică. În momentul de faţă, poligonul dispune de două componente compatibile cu standardele NATO: complexul de apreciere obiectivă a tragerilor şi simulatorul de ţinte aeriene MTS-II. În prezent, pot fi executate şi evaluate tragerile cu artileria antiaeriană şi cu rachetele cu bătaie apropiată. Sistemul de apreciere pentru tragerile cu bătaie mică şi medie se află în faza de realizare. Din păcate, costurile procesului de modernizare a poligonului sunt foarte mari, iar fondurile alocate nu au permis finalizarea acestor activităţi. Cu toate acestea, etapele parcurse până acum au avut ca rezultat includerea acestui poligon pe lista facilităţilor logistice oferite de România Aliaţei Nord-Atlantice pentru derularea unor activităţi de parteneriat pentru pace.

– Care au fost, din punctul dumneavoastră de vedere, priorităţile anului 2001 şi în ce măsură au fost ele onorate?

– Din perspectiva realizărilor, anul trecut a fost de bun augur. Am reuşit să executăm trageri cu toate unităţile de artilerie antiaeriană. Pentru unităţile de rachete sol-aer am făcut un pas important, executând trageri cu o serie de subunităţi care erau prevăzute a se operaţionaliza, după o perioadă de doi ani în care organizarea tragerilor nu a fost posibilă datorită lipsei fondurilor financiare necesare. De asemenea, procesul de restructurare s-a desfăşurat conform planificării. Cred că dinamismul este principala trăsătură care ar trebui asociată anului 2001. Activităţile au avut o succesiune ameţitoare: tehnica de luptă cu resursa epuizată a fost înlocuită cu cea disponibilizată în urma procesului de restructurare, au fost transportate, depozitate şi conservate cantităţi impresionante de tehnică, complexe de rachete antiaeriene şi staţii de radiolocaţie.

– Pentru că aţi vorbit despre restructurare, vă rugăm să ne spuneţi, domnule colonel, cum a decurs procesul integrării subunităţilor de artilerie antiaeriană în structura bazelor aeriene?

– La acest capitol nu ne-am confruntat cu probleme deosebite, deoarece subunităţile care au parcurs procesul de restructurare şi au fost integrate îşi desfăşurau activitatea în aceleaşi cazărmi şi înainte de centralizarea elementului de conducere la nivelul bazelor aeriene. Practic, procesul de restructurare a constat într-o resubordonare a acestor subunităţi, în urma desfiinţării brigăzilor de artilerie antiaeriană. În legătură cu acest subiect, aş vrea să subliniez faptul că procesul integrării nu a afectat misiunea propriu-zisă a divizioanelor de artilerie antiaeriană.

– Vă rugăm să punctaţi, pentru cititorii noştri, principalele repere ale activităţilor pe care Secţia Rachete şi Artilerie Antiaeriene le va desfăşura anul acesta?

– Pentru noi, anul acesta înseamnă, în primul rând, continuarea procesului de restructurare, având ca obiectiv principal derularea activităţilor care vizează integrarea subunităţilor de artilerie în bazele aeriene şi operaţionalizarea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. În acelaşi timp, dorim să concretizăm şi în acest an rezultatele cumulate în procesul de instruire, prin executarea tragerilor de luptă în poligon. De asemenea, ne preocupă în mod deosebit asigurarea condiţiilor necesare eficientizării procesului de operaţionalizare; va trebui să urmărim, pe de o parte, asigurarea tehnică şi logistică, iar pe de altă parte, asigurarea cu personal, deoarece consider că resursa umană reprezintă principala premisă a reuşitei şi în acest domeniu.

– În final, v-aş ruga să ne spuneţi, domnule colonel, care sunt coordonatele viitorului în domeniul complexelor de rachete şi artilerie antiaeriene?

– Pe fondul cerinţelor asociate războiului modern, putem defini anumite caracteristici absolut necesare complexelor de rachete antiaeriene performante: capabilitatea de a executa trageri împotriva rachetelor balistice tactice, de croazieră, precum şi împotriva ţintelor cu suprafeţe mici de reflexie sau purtătoare de bruiaj electronic. Mai mult decât atât, operaţiunile militare internaţionale desfăşurate în ultimii ani ne-au demonstrat faptul că, indiferent de natura şi specificul acţiunilor pe care le presupun aceste misiuni, transportul trupelor şi al tehnicii de luptă se efectuează în principal pe calea aerului, ceea ce induce necesitatea existenţei unor baze aeriene a căror securitate este condiţionată de calitatea sistemului de apărare antiaeriană, care se realizează cu mijloace specifice armei noastre. În consecinţă, este necesar să ne concentrăm întreaga energie în direcţia realizării obiectivelor pe care le presupune parteneriatul pentru pace, pentru a fi în măsură să răspundem eventualelor solicitări de a participa la acest gen de operaţiuni. În acest scop, va trebui să înlocuim, etapizat, tehnica de luptă a cărei resursă se află deja la limita de epuizare şi să asigurăm o serie de unităţi cu tehnică performantă, specifică apărării apropiate a bazelor aeriene.

În încheiere, aş vrea să subliniez faptul că artileria şi rachetele antiaeriene reprezintă, în sistemul forţelor aeriene, complementaritatea aviaţiei militare şi a radiolocaţiei. Numai o colaborare eficientă între aceste trei componente poate garanta atingerea obiectivului nostru final: apărarea spaţiului aerian!

– Vă mulţumesc mult, domnule colonel.

Interviu realizat de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

ÓSTRONG RESOLVE 2002Ó

Dintr-un număr de 29 de exerciţii NATO, NATO/PfP şi în spiritul PfP, planificate pentru anul în curs, "STRONG RESOLVE 2002" este cel mai mare exerciţiu sub comanda NATO la care participă şi România.

Analizând prin prisma efectivelor şi tehnicii puse la dispoziţie, România este a patra naţiune, din cele unsprezece ţări partenere participante la acest exerciţiu. Delegaţia română va fi formată din 204 militari, 68 dintre ei reprezentând Forţele Aeriene ale României.

"STRONG RESOLVE 2002" se va desfăşura în perioada 1–15 martie, în Polonia. Personalul şi tehnica militară vor aflui, însă, începând cu 26 februarie. Tehnica militară din dotarea Forţelor Aeriene ale României, două aeronave MIG-21 LANCER, varianta aer-aer, două elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT şi o aeronavă de transport C-130 HERCULES, va fi dislocată pe aerodromurile militare Powidz şi Bydgoszoz.

Aeronavele MIG-21 LANCER vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat, interdicţie aeriană, zonă de patrulare în aer şi luptă aeriană; elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT vor fi destinate misiunilor de căutare-salvare şi evacuare medicală; aeronava C-130 HERCULES, pe lângă activităţile de transport, va executa şi misiuni de desantare paraşutişti. De asemenea, partea română şi-a exprimat disponibilitatea de a executa, cu elicopterele IAR-330 PUMA SOCAT, misiuni de cercetare şi specifice elicopterelor de atac.

În acest an, Comandamentul Întrunit al Forţelor îşi va desfăşura activitatea de conducere şi coordonare a exerciţiului de la bordul vasului "Mount Whitney". Din această structură va face parte şi **căpitan-comandorul Laurenţiu Simionescu,** ofiţerul de proiect din partea Statului Major al Forţelor Aeriene, pentru acest exerciţiu.

Desfăşurându-se înaintea summit-ului de la Praga, exerciţiul "STRONG RESOLVE 2002" oferă României, prin forţele sale militare, posibilitatea de a demonstra, o dată în plus, că are capacitatea de a acţiona ca un membru cu drepturi depline din cadrul NATO.

ÓCOOPERATIVE KEY 2002Ó

La mijlocul lunii ianuarie, o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, condusă de **comandorul Gabriel Stroe**, a participat la Bled, în Slovenia, la Conferinţa Internaţională Operaţională de Planificare a exerciţiului aerian real NATO/PfP "COOPERATIVE KEY 2002".

Pe parcursul conferinţei au fost detaliate cadrul de desfăşurare al exerciţiului şi elementele operaţionale privind criteriile şi condiţiile de participare ale Forţelor Aeriene ale României. De asemenea, s-a stabilit cu ce anume va participa partea română, misiunile ce vor fi executate şi, nu în ultimul rând, detaliile administrative.

Exerciţiul aerian real NATO/PfP "COOPERATIVE KEY 2002" se va desfăşura în perioada 22 septembrie – 05 octombrie, la Baza Aeriană 113 Saint Dizier, Franţa.

Forţele Aeriene ale României vor participa cu aeronave MIG-21 LANCER, care vor executa misiuni de sprijin aerian apropiat şi de apărare aeriană, şi IAR-330 PUMA SOCAT, destinate misiunilor de căutare-salvare pe timp de zi. Ca o particularitate, în cadrul exerciţiului din acest an se vor executa şi misiuni aeriene pe timp de noapte, cu o intensitate şi un grad de complexitate mai reduse.

O dată încheiată această activitate, militarii români se pregătesc pentru parcurgerea următoarei etape din cadrul pregătirii exerciţiului: recunoaşterea Bazei Aeriene 113 Saint Dizier, Franţa.

Căpitan CRISTIAN PREDA

Cu PUMA, în Deltă
Elicopteriştii salvatori

Miercuri, 23 ianuarie, dimineaţa. La baza aeriană Mihail Kogălniceanu s-a primit din partea prefectului judeţului Tulcea, Ioan Vărgău, un apel de intervenţie urgentă a unui elicopter IAR-330 PUMA în Deltă. Trebuia acţionat rapid pentru salvarea unor oameni aflaţi, unii, între viaţă şi moarte. Sloiuri mari pluteau încă pe Dunăre şi nici un mijloc nu putea fi folosit în ajutorul unor bolnavi aflaţi în pericol. Singura cale de acces era cea aeriană.

În cel mai scurt timp, elicopterul cu numărul 10 a decolat spre localitatea C.A. Rosetti. La manşă, comandantul echipajului, **comandorul Viorel Vasiliu,** inspector-şef pentru zbor, şi **căpitanul Marius Dragomir,** pilot secund. Tehnic de bord – **maistrul militar clasa 1 Virgil Onofrei.** La experienţa lor ştiau că de modul în care îşi îndeplinesc misiunea depinde viaţa acelor oameni.

La C.A. Rosetti, pe un teren complet necunoscut, îi aşteptau disperaţi trei bolnavi: un copil cu braţul fracturat, cu început de cangrenă, un adult cu preinfarct şi un altul cu ulcer perforat. După un tur de recunoaştere, piloţii s-au hotărât să aterizeze în locul semnalat.

Dar nu au decolat bine de pe C.A. Rosetti, că s-a şi instalat o ceaţă deasă. Ambii ofiţeri, însă, fiind piloţi clasa 1, Vasiliu cu experienţa a 2.500 de ore de zbor pe elicoptere şi Dragomir cu peste 500, antrenaţi să zboare în condiţii meteorologice grele, nu s-au lăsat impresionaţi de vremea neprielnică şi au mărit viteza spre celălalt loc, unde erau aşteptaţi cu sufletul la gură. O femeie făcuse blocaj renal. Întinsă pe targă şi sub privirile îngrijorate ale celor care o însoţeau, îşi pusese toate speranţele în Dumnezeu şi-n preluarea bolnavilor. Au răsuflat toţi liniştiţi când, cu precizie matematică, după un zbor de maximă urgenţă, elicopterul a aterizat cu cei a căror stare dramatică determinase lansarea S.O.S.-ului. Fără a

preciperea şi promptitudinea elicopteriştilor. Locul de aterizare era în zona gării fluviale, ca şi pustie din cauza vitregiei vremii, de săptămâni nici un vas nemaiputând străpunge Dunărea. Era singurul loc unde elicopterul putea pune roţile în condiţii de securitate.

O dată urcată la bord, cu ajutorul maistrului Onofrei, femeii, ca şi celorlalţi trei bolnavi, aflaţi în stare critică, le-au revenit speranţele salvării. În elicopter, însoţitorul sanitar, ajutat de tehnicul de bord, le acorda îngrijirile necesare. PUMA spinteca aerul gri de ceaţă cu viteza maximă posibilă.

Pe aeroportul din Tulcea, ambulanţele, cu personal specializat, aşteptau opri motoarele, diminuându-le numai turajul, echipajul s-a asigurat că toţi cei aflaţi până atunci la bord au fost coborâţi în bune condiţii şi apoi şi-a reluat zborul spre Mihail Kogălniceanu. Ca să se înscrie în programul zilei de start planificat pentru misiunile de instrucţie. Spre deziluzia plutonului de ziarişti, mobilizaţi pentru interviurile de rigoare. Drept felicitări şi mulţumiri la capătul acelei intervenţii salutare, echipajul a considerat gestul spontan de fluturare a mâinilor deasupra capului ca un onor, ca o binecuvântare.

PETRE BÂNĂ

"Monumentele recunoştinţei"

Semnalăm apariţia, în Editura "Mectis", din Ploieşti, a cărţii "Monumentele recunoştinţei". Unul din autorii ei este secretarul general al Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, profesorul NECULAI MOGHIOR, iscusit muzeograf. În bogatul ei conţinut, se regăsesc eroi ai Forţelor Aeriene căzuţi la datorie pentru ţară în cele două războaie mondiale. Fie că aceştia sunt simpli anonimi – soldaţi, gradaţi, subofiţeri din unităţile de aviaţie, de artilerie antiaeriană – sau nume celebre, cum este cazul locotenentului aviator Gheorghe Mociornită, din Băicoi, înscris, pentru totdeauna, în conştiinţa neamului, cei ce s-au jertfit pentru patrie îşi au un loc de înaltă cinstire în memoria monumentelor, a înscrisurilor de pe obeliscuri, cruci comemorative, troiţe, în evidenţele parohiale ale cimitirelor. Şi asta graţie eforturilor autorilor de a face ca fiecare sat, comună, oraş din judeţ să-şi aibă eroii oglindiţi în carte. Şi, un gest de mare noblеţe: ideea realizatorilor volumului de a eterniza, alături de numele eroilor români, şi pe cele ale militarilor altor armate: americani, germani, ruşi pieriţi pe teritoriul judeţului Prahova. Numai nişte români puteau face aşa ceva! **(P.B.)**

Comandantul Răducanu la 91 de ani

Surpriză mare, duminică 3 februarie a.c., într-un apartament din cartierul bucureştean Drumul Taberei. Fostul comandant şi instructor de zbor HARALAMBIE RĂDUCANU s-a trezit la uşă cu câţiva din foştii săi elevi din anii 1940, împreună cu soţiile, care mai de care mai încărcat de bunătăţi şi cadouri. Au venit de la Iaşi, Gheorghe Ene, de la Craiova, Mihail Nicolau, din Bucureşti, George Dumbravă, Marian Iancu, Constantin Dinu, Sanda Agache Miheş – organizatoarea, împreună cu Nicolau, a vizitei incognito – alţi foşti aviatori.

Prilejul l-a constituit împlinirea vârstei de 91 de ani de cel care i-a iniţiat în arta pilotajului, azi un bătrân venerabil uitat de lume.

Pe lângă toate cele necesare unei aniversări pe cinste, la care au trudit ca nişte albine soţiile foştilor săi elevi, auto-invitaţii i-au oferit nonagenarului daruri simbolice, între care macheta avionului KLEM 25, aeronavă cu care i-a scos la simplă comandă pe majoritatea dintre ei.

Rolul de maestrii de ceremonii şi l-au asumat poetul Mihail Nicolau şi soţia sa, actriţa Constanţa Nicolau. I-au fost închinate sărbătoritului versuri şi cântece inspirate din activitatea de zbor, i s-a cântat, în repetate rânduri, "Mulţi ani trăiască!", au fost evocaţi anii petrecuţi la manşă alături de eminentul om, pedagog şi instructor.

Emoţionat până la lacrimi, venerabilul aviator şi-a prezentat bogata-i activitate ce însumează peste 18.000 ore de zbor pe 27 tipuri de avioane, participarea sa la războiul antifascist.

De notat că foştii săi elevi sunt aproape de împlinirea vârstei de 80 de ani.

PETRE BÂNĂ

Întâlnirea generalilor veterani

Conducerea Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război (A.N.V.R.) s-a întâlnit, la sediul acesteia din strada Cobălcescu nr. 28, cu un grup de generali şi colonei veterani de război. Liderul Asociaţiei, **domnul general (r) Marin Badea Dragnea**, i-a informat despre măsurile întreprinse până acum pentru îmbunătăţirea legislaţiei ce reglementează drepturile foştilor luptători de pe front, ale văduvelor veteranilor şi celor căzuţi la datorie în război.

În rândul celor prezenţi s-au aflat, alături de cavaleri ai Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai înaltă distincţie militară de război, ai altor înalte ordine ale statului român şi ale statelor aliate, şi reprezentanţi ai Asociaţiei Cavalerilor Ordinului "Virtutea Aeronautică".

Printre personalităţile de seamă participante s-au aflat decanul de vârstă, **generalul de flotilă aeriană (r) Cernescu Octav Nicolae, de 95 de ani, generalul-locotenent (r) Vasile Bărboi, generalul de flotilă aeriană (r) Mircea Acojocăriţei** care împlinesc opt decenii de viaţă. Cei trei generali, pe lângă meritele deosebite ce le-au avut pe front, s-au distins şi printr-o bogată activitate memorialistică. Contribuţia, îndeosebi a ultimilor doi, la elaborarea ciclului de şase volume "Veterani pe drumul onoarei şi jertfei", a celor două lucrări de referinţă privitoare la participarea Aviaţiei Române la cel de al doilea război mondial, este de notorietate.

Întâlnirea, ca şi dialogul purtat ulterior, au prilejuit evocarea unor fapte cu totul şi cu totul senzaţionale săvârşite cu 60 de ani în urmă. Generalul (r) Cernescu, de pildă, aflat la bordul unor avioane de cercetare şi bombardament, a reuşit ca numai în campania din Est să distrugă 17 poduri şi staţii de cale ferată, acţionând în spatele frontului, iar generalul Acojocăriţei a întreprins acte de un curaj extraordinar în spaţiul ocupat de duşman. Asupra faptelor de vitejie ale celor trei generali, ca şi a altor veterani din Forţele Aeriene, vom reveni.

De reţinut că, potrivit informaţiilor aduse la cunoştinţă de domnul general (r) Dragnea, veteranii decoraţi cu Ordinul "Mihai Viteazul" urmează să primească o rentă lunară reprezentând solda de grad şi funcţie a unui sublocotenent, iar văduvele veteranilor de război, inclusiv ale celor care au fost în Forţele Aeriene, vor beneficia de întreaga indemnizaţie a soţilor decedaţi, şi de o cotă de 10 la sută din biletele repartizate veteranilor pentru staţiunile de odihnă şi tratament în acest an.

Se va încheia acţiunea de acordare a brevetelor pentru **Medalia Comemorativă a celui de al doilea război mondial, 1941–1945**, prin care veteranii distinşi cu această decoraţie vor primi lunar peste 300.000 lei.

Totodată, la nivelul primului ministru, s-a cerut prefecţilor şi primarilor să urgenteze punerea în posesie a veteranilor decoraţi cu ordine şi medalii de război cu suprafeţe de teren acordate potrivit Legii nr. 44, un hectar teren arabil sau 500 m pătraţi, intravilan.**(P.B.)**

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, nr. 40, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 01/232. 05. 93
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.01; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF: comandor DUMITRU AMARIEI;
SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE: căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ: locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;
REDACTORI PRINCIPALI: PETRE BĂNĂ, NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE: LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ: ANDREIA LUNGU;
TEHNOREDACTARE: LUCIAN TEODORESCU, IONEL IONIŢĂ;
FOTOREPORTER: ADRIAN SULTĂNOIU

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.